Laurentian Pilotage Authority

Canada

2001 Annual Report

Cover photo:

Reproduction of a photo illustrating the pilot boat Côte Nord which is permanently based at the pilot station located at Les Escoumins, Quebec.

Head Office :
715, Victoria Square
6th Floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7

Telephone: (514) 283-6320
Telecopier: (514) 496-2409
Electronic mail: apl@apl.gc.ca

Catalogue number: TL1-2001
ISBN 0-662-66351-9

The present publication is printed in Canada on recycled paper.

102-05180/

TABLE OF CONTENTS

2. **Message from the Chairman**

5. **Mission and Annual Review**

9. **Strategic Orientation**

12. **Economic Conditions**

14. **Outlook for 2002**

16. **Economic Retrospective**

18. **Comparative Statement and Statistics**

19. **Safety and Marine Occurrences**

20. **The Authority**

21. **Directors and Officers**

22. **Financial Section**

Message from the Chairman

The Honourable David M Collenette
PC, MP
Minister of Transport
Transport Canada
Ottawa, Ontario
K1A ON7

Dear Minister:

I am pleased to present the Laurentian Pilotage Authority's Annual Report for the year ending December 31, 2001.

RESULTS: The number of assignments in 2001 totalled 18,655, compared with 20,713 in 2000, a decrease of 10%. The average number of assignments over the last five years, ie, from 1997 to 2001, was 20,796.

In 2001, the Authority kept its administrative and operating expenses as low as possible. The Authority's revenues totalled $41,114,723, a decrease of $232,314, resulting in a net loss of $160,075 attributable in large part to a significant decrease in marine traffic and late publication of the tariff applicable as of January 1, 2001.

TARIFFS: Projected tariff increases of 4.2% in 2001 and 4.1% in 2002 met with opposition from some marine industry members. After hearings were held, the Canadian Transportation Agency rendered a favourable decision that granted the requested tariff increases and tariff amendments. The increases were only adopted by order in council on February 15, 2001, thereby delaying application of the 2001 tariff by seven weeks.

In response to suggestions issued by the Canadian Transportation Agency, the Authority's Board of Directors agreed to set up a Tariff Review Committee in order to consult the marine industry on

projected increases in 2003 and 2004 and examine the possibility of making innovative changes to the current tariff formula.

REGULATIONS: Further to the report on outstanding pilotage issues, the Authority published proposed regulatory amendments in the Canada Gazette in July 2001. The pilot corporations submitted notices of objection to the proposed amendments. Transport Canada therefore appointed an investigator in November to conduct an investigation and submit recommendations with respect to the proposed regulatory amendments.

IMPLEMENTATION OF A NEW COMPUTER SYSTEM: In May 2001, the contractor got the system up and running. During the so-called warranty period, there were repeated delays and errors. Because of the many problems and employee dissatisfaction and following various meetings between the Authority and the supplier to try to correct the situation, the Authority will soon initiate arbitration procedures, as set out in the terms and conditions of the agreement signed in January 1999.

RISK MANAGEMENT STUDY: Further to the requirements set out in the recommendations issued by the Canadian Transportation Agency in November 1999 as part of the departmental review of outstanding pilotage issues, the Authority began consultations with the marine industry in April 2001 to sound out its opinion on priorities they wanted the Authority to give to various issues that should be looked at in a risk assessment. The concerns expressed prompted the Authority in August 2001 to initiate a study using the "Pilotage Risk Management Method" to determine the validity of current limits on size, tonnage and classes of Canadian ships subject to compulsory pilotage in Districts 1-1, 1 and 2.

NEW BOARD MEMBERS: The Board welcomed two new members during the fiscal year: Gilles Bélanger, President of The Shipping Federation of Canada, and Jean-Louis Dufour, Lower St Lawrence River Pilot. I would like to thank departing Board members Jean Bouchard and Michael B Milner for their contribution and experience, which proved indispensable for carrying out the Authority's mission.

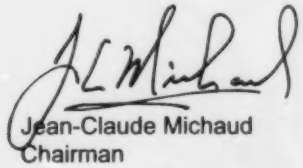
Message from the Chairman

SAFETY: The Authority achieved an unprecedented level of success, of which all stakeholders should be proud, in meeting its prime objective to make navigation safer in the waterways under its supervision. An ongoing effort on everyone's part will be needed to maintain this high level of performance.

NEW PILOT BOAT: During the fiscal year, the Authority began operating a new pilot boat, the *Côte-Nord*. The vessel replaced the *Le Basque*, which had become obsolete for the tasks required of it. The *Côte-Nord* is a very state-of-the-art vessel. It has advanced technology equipment like the *Charlevoix*, acquired in 1996, and is a significant addition that will ensure that pilot boat trips (transshipments) are carried out with greater efficiency, safety and speed over 12 months of the year.

THANKS: I would like to say thanks to the following: all employees for their unstinting efforts to provide quality customer service; the pilots for their professionalism; the marine industry for its co-operation and support; government and private-sector agencies for helping us on a daily basis to fulfil our mission; and members of the Board of Directors for their support and hard work on advisory committees.

Yours sincerely,



Jean-Claude Michaud
Chairman

Montreal, Canada
February 15, 2002

Mission and Annual Review

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service on the waters of the St Lawrence River between Les Escoumins and the north gate of the St Lambert Lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The Authority's mandate was set out in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates the establishment of compulsory pilotage districts, exemptions from compulsory pilotage, pilotage fees and classes of pilot licences and certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will enable it to be financially self-sufficient. Tariff increases shall be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

To fulfil its mandate, the Authority has established three compulsory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also adopted regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-compulsory waters.

Pilotage services within the limits of the Port of Montreal are provided by pilots employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into agreements.

The pilot assignment system operates 24 hours a day year round. A dispatching centre in Quebec City is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. A centre in Montreal is in charge of the districts between Montreal and Quebec City. These centres are equipped with a standardized computer system.

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, as well as pilot boats capable of serving ships throughout the year.

The Authority contracts out services at the following pilot stations to private companies: Quebec City, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal.

The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the following: the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters; the St Lawrence Seaway Authority, which operates the St Lambert Lock; the Canadian Coast Guard, which manages marine activities, navigational aids and dredging and icebreaking services; the Marine Traffic Services Centre; the various ports in the region; and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

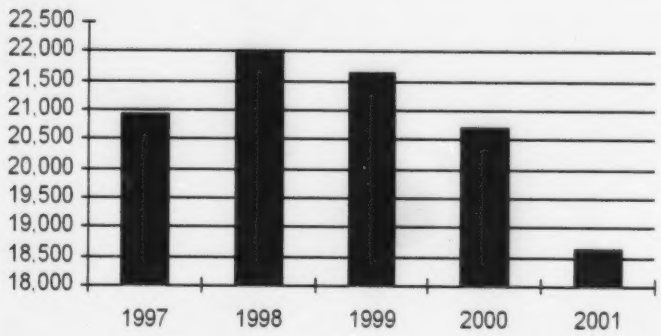
The Authority has its head office in Montreal. The Board of Directors consists of seven members who are appointed by the Governor in Council. The Chairman of the Board is also the Chairman and Chief Executive Officer of the Authority.

The management and administrative staff, dispatchers, ships' crews and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority and they number 54. There are approximately 195 contract pilots; their numbers vary, depending on marine traffic requirements. Each year, the Authority receives between 30 and 50 applications for pilot positions. Using a system based on experience and professional qualifications, the Authority draws up an annual recruiting list of future pilots. Most candidates are graduates of the *Institut maritime du Québec* in Rimouski. The Authority may also recruit graduates from similar institutions, such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and hours, and ship size and draught. The size and draught of ships plying the St Lawrence River vary from year to year.

NUMBER OF ASSIGNMENT

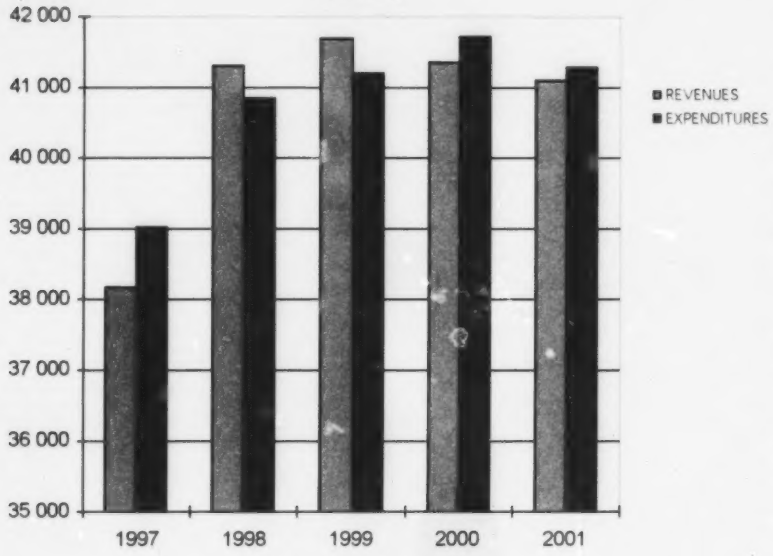


The number of ships navigating the St Lawrence River directly affects the number of pilot assignments.

Revenues and expenses related to the pilot boats operated by the Authority and those under contract are also related to the number of services provided to ships. Administrative and dispatching centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

FINANCING

REVENUES AND EXPENDITURES
($'000)



Over the years the Authority has incurred losses and accumulated deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive and since 1998, we have reduced our bank loans.

Until 1995 the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations. Bill C-9, adopted in 1998, amended the Pilotage Act and prohibited the use of parliamentary appropriations. Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the following years with revenues generated by its operations. The deficits for 2000 and 2001 were financed out of working capital and regular bank loans.

The balance of the loan to cover the 1996 deficit was $291,847 on December 31, 2001 and will be completely repaid in 2002.

During the fiscal year, the mortgage loan taken out in 1996 to finance the purchase of a pilot boat was renegotiated. Current economic and financial conditions made it possible to reduce the rate in effect during the first term of this loan.

A seven-year leasing contract was negotiated for the use of a new pilot boat, which was put into service in the spring of 2001. At right is a photograph of the boat operating off Les Escoumins.

Strategic Orientation 2001

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
Achieve financial self-sufficiency	
- Change in revenues	- After the working committee was set up to review the tariff in order to simplify it and bring it into line with current pilotage operating conditions, new tariff regulations were published in 2000 that included increases of 4.2% in 2001 and 4.1% in 2002. Some users have filed objections to the new tariff regulations with the Canadian Transportation Agency; - Bill C-9 has not delivered the desired benefits in terms of financial self-sufficiency because the Government of Canada is unable to implement new tariffs 30 days after publication, as stipulated in the Act. The tariff for 2001 only took effect on February 15, 2001, even though it was published on September 16, 2000. This delay cost the Authority $160,000 in revenue; - A 10.0% decrease in traffic had a negative impact on revenues.
- Effective cost management	- Debt servicing costs have fallen as a direct result of loan pay-downs and lower interest rates; - Labour contract negotiations with employee pilots working in the Port of Montreal and with one of the employee groups were not completed in 2001. The negotiations will continue in 2002.
- Upgrading of management, administrative and operating methods	- The old assignment, billing and remuneration system was successfully changed over to the year 2000. The system was subsequently abandoned in June 2000 and a new system is now used. The new system has been a source of many problems affecting overall efficiency. It was stabilized in the second half of 2001.

Strategic Orientation 2001

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
Maximize pilotage system efficiency	
- Minimize the number of marine incidents	- Less than 1% of all assignments in 2001 were incident-free;
	- Pilots continued to receive ongoing training; courses using the simulator were available;
	- Incidents were investigated and reports were submitted to management for assessment and decisions.
- Offer the best pilotage service and meet user requirements	- The development of new computerized assignment and billing systems began in 2001;
	- Consultations and numerous discussions about the quality and efficiency of services and information provided were held with users.
- Replace fixed assets	- A contract for the lease of a replacement pilot boat was negotiated. The construction of the pilot boat began in 2000. It was delivered and put into service in the spring of 2001.
Review the current system for issuing pilotage certificates	
- Update Authority regulations	- Following the work of the Regulatory Review Committee, the revised regulations were sent to Ottawa and published in July 2001. Notices of objection were filed and Transport Canada appointed an investigator.
- Assess the pilotage certificate program	- A training program has been developed and will be implemented upon adoption of the Regulations.

Strategic Orientation 2001

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
Follow up and implement Transport Canada recommendations	
- Implement a pilot competency and service quality evaluation system	- The record of training received by pilots, developed jointly with the pilot corporations, was used as a tool for evaluating pilot competencies; - A Complaints Report and a Delayed Vessel Report was in effect and used to evaluate service quality.
- Review procedures and programs for obtaining pilotage certificates	- The new procedures developed in recent years that include a tailored training program will be implemented by mutual agreement with the parties concerned upon adoption of the Regulations.
- Assess pilotage requirements, associated conditions and risks arising from changes	- The various stakeholders decided to begin the task by conducting a study assessing the pilotage requirements of Canadian vessels.

Economic Conditions

The Authority provides services in a highly regulated monopolistic market. Under the Pilotage Act, ships meeting certain specifications that navigate the St Lawrence River between Les Escoumins and St Lambert must use the pilotage services of the Authority, the only organization authorized to provide these services in this region. Many elements of the Authority's monopolistic role create operating and management methods that differ from what one would find in a competitive market.

TARIFFS

To avoid abuses, legislators created procedures for establishing pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariffs, it must publish them in the *Canada Gazette*. Users then have a period of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, evaluates the user's petition and then decides what type of investigation to conduct to resolve the dispute. The Authority is required under the Act to respect the decision rendered by the Canadian Transportation Agency. The lengthy process of implementing a new tariff sometimes results in lost revenue for the Authority.

In the event of an unfavourable decision by the Canadian Transportation Agency, the financial loss incurred as a result of the adverse judgment would have a direct impact on the Authority's revenues. The Authority would have to review its strategies and goals to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. Only Port of Montreal pilots are Authority employees. Under the Act, pilots working in a given district are either contract pilots or pilots employed by the Authority.

Since pilotage services for each district are provided by a single group and because the Act precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations, which are monopolies. Bill C-9, however, contains a provision for resolving differences arising during negotiations. Under this Bill, work stoppage of any kind is prohibited.

Costs related to pilotage contracts account for approximately 80% of the Authority's total costs. Consequently, contract negotiations have a direct impact on the Authority's financial management.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Economic Conditions

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct impact on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. The Port of Montreal is the terminus of navigation because the St Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

Because certain expenses are fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions
  Variable summers and harsh winters affect costs and piloting activity.

- Value of the Canadian dollar
  Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates
  These two economic factors have an impact on product prices and international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition from other transportation modes
  Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.

- Competition from the United States
  Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports compete fiercely with the St Lawrence corridor.

Economic Conditions

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct impact on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. The Port of Montreal is the terminus of navigation because the St Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER		
	2001	%
1st quarter	3,592	19.2%
2nd quarter	4,715	25.3%
3rd quarter	4,918	26.4%
4th quarter	5,430	29.1%

Because certain expenses are fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions
  Variable summers and harsh winters affect costs and piloting activity.

  Value of the Canadian dollar
  Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.

  Inflation and interest rates
  These two economic factors have an impact on product prices and international trade, on which merchant shipping depends.

  Competition from other transportation modes
  Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.

  Competition from the United States
  Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports compete fiercely with the St Lawrence corridor.

Outlook for 2002

Changes will be made to the organization structure in 2002. The duties of the Chief Executive Officer will be divided between the Chair of the Board of Directors and the President and Chief Executive Officer.

Some of the recommendations issued by the Department of Transport will be implemented in 2002 and a high level of safety will be maintained. Financial self-sufficiency continues to be a concern and ongoing challenge.

COMPUTER SYSTEM

The Authority has invested considerable effort and resources into maintaining its current computerized pilot assignment and pilotage services billing system. In order to continue providing quality service and improve service quality while reducing costs to the maximum, a new system will be set up in the fall of 2002.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 2002 with a slight profit. However, continued vigilance is required because when decreases in traffic in the past two years, debt pay-downs and disbursements to acquire fixed assets are taken into account, the Authority could end up with a cash flow deficit by the end of 2002, which will have to be financed by a bank loan.

A new tariff of pilotage fees, including a 4.1% increase, came into effect on January 1, 2002. Increases in future years will be determined in the next few months in accordance with procedures set out in the Act.

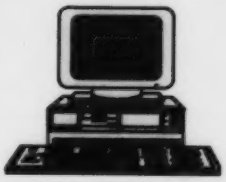
ADMINISTRATION AND OPERATIONS

In recent years, the Authority has managed its resources efficiently while maintaining the quality of its services and a high level of client satisfaction. The corporate plan will keep the Authority on the same course in order to preserve achievements to date and do even better. The turnover rate of permanent staff is negligible, which enables the Authority to retain their expertise.

Two labour agreements expired in 2001. The agreement with staff pilots working in the Port of Montreal expired on December 31, 2001, while the agreement with dispatchers, office employees and sailors expired on June 30, 2001. Negotiations took place in 2001 and will continue in 2002 until these agreements are renewed.

Outlook for 2002

INTERNET

INTERNET	apl@apl.gc.ca
	The Authority can be reached by Internet so as to provide its clients with the best possible service. A Web site will be operational in 2002 and will provide information for marine operators and the general public. www.pilotagestlaurent.gc.ca

Economic Retrospective

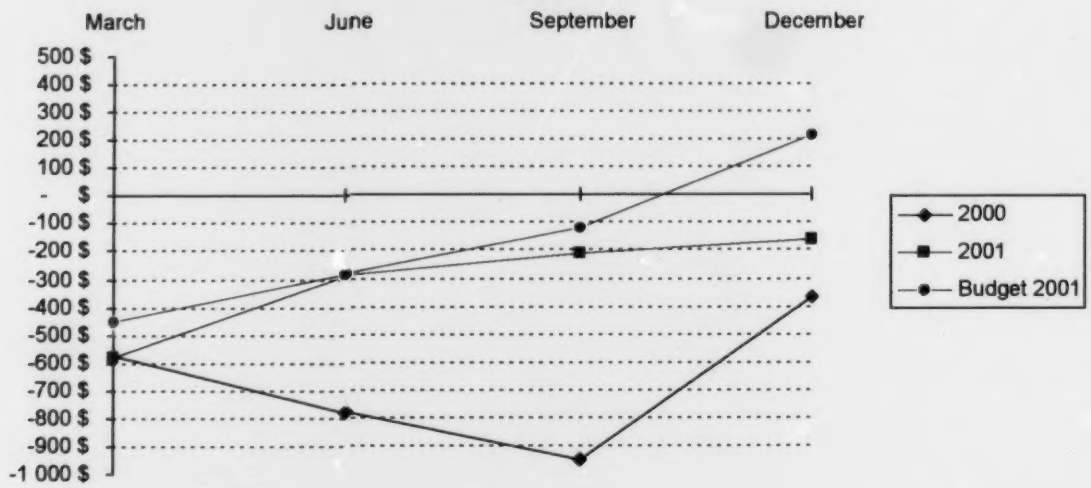
The following analysis has been provided to make the financial statements on the following pages easier to understand, explain year-to-year variations and relate figures to the budgets allocated for 2001.

FINANCIAL OVERVIEW

In the 2001 fiscal year, the Authority posted a net loss of $160,075. Compared with the net loss of $369,778 in 2000, the Authority has therefore reduced its net loss by $209,703. The 2001 budget had forecast a net profit of $215,000. Efforts were made to boost revenues and reduce and/or cap expenditures. The 2001 results did not enable the Authority to achieve financial self-sufficiency mainly because of a 10% drop in traffic volume and the delay in implementing the 2001 tariff.

The balance of bank loans was reduced with funds generated by the Corporation's operations. The loan to finance the 1997 deficit was repaid in full in 2001.

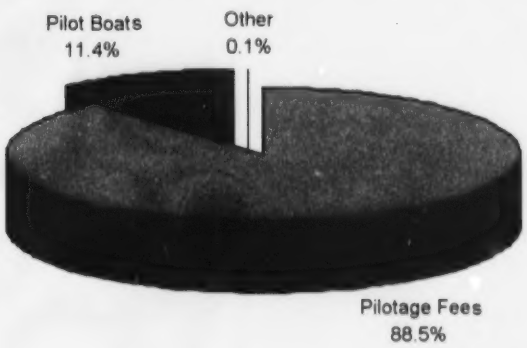
Comparative table of results as at December 31, 2001
($000)



Economic Retrospective

Revenues are derived chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage tariff incorporating a 4.2% increase came into effect on February 15, 2001. Marine traffic decreased by 10% in 2001 from the previous year. Average ship dimensions and drafts were roughly the same as in 2000. These factors as a whole decreased revenues by $232,314.

2001 REVENUES



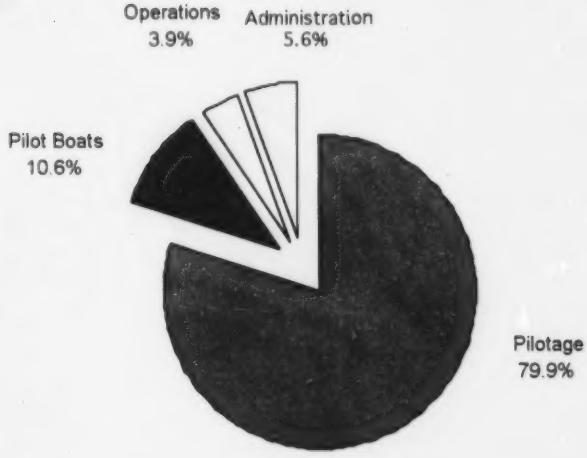
Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and user fee increases. These revenues cover the cost of the services offered by the Authority using its pilot boats, as well as what the Authority has to pay private companies for their services, plus the overhead associated with these services.

EXPENDITURES

Most of the Authority's costs consist of pilot fees, salaries and benefits. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic volume, as well as by ship dimensions and draughts.

Administrative costs have increased, reflecting increases in payroll, depreciation of the new computer system and computer system maintenance costs.

2001 EXPENDITURES



Comparative Statement and Statistics

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	2001	2000	1999	1998	1997
Revenues					
Pilotage charges	**$36,379**	$36,479	$36,814	$36,298	$33,654
Pilot boats	**4,691**	4,675	4,833	4,932	4,442
Other	**45**	193	42	81	89
TOTAL	**41,115**	41,347	41,689	41,311	38,185
Expenses					
Pilot's fees, salaries and benefits	**32,973**	33,741	33,566	33,086	31,946
Operating costs of pilot boats	**4,377**	4,392	4,285	4,479	4,081
Operation and administration	**3,925**	3,584	3,362	3,282	2,992
TOTAL	**41,275**	41,717	41,213	40,847	39,019
Net income (loss)	**$(160)**	$(370)	$476	$464	$(834)
Working capital	**$(2,243)**	$(3,761)	$(1,202)	$(664)	$(918)
Number of employees					
Officers	**3**	3	3	3	3
Administration	**12**	12	12	10	10
Dispatching	**18**	18	17	17	16
Boat crew	**12**	12	12	12	12
Employee pilots	**9**	8	8	8	8
Contract pilots (active certificates – person years)	**177**	173	176	174	167
Statistics					
Number of assignments	**18,655**	20,713	21,654	22,018	20,941
Number of marine occurrences*	**22**	26	22	29	26
Holders of marine pilotage certificates	**7**	7	7	6	5

*Compilation of all reported marine occurrences with or without damage.

Safety and Marine Occurrences

Navigation safety on the St Lawrence River is the primary objective of the Authority and its pilotage system, which must be efficient and economical and meet the needs of marine operators.

No major accidents caused by pilotage system deficiencies were reported in 2001. Some marine occurrences, such as collisions with wharves or other port equipment, were reported and recorded. There were occurrences on less than 1% of pilotage missions during the year. The competency of the pilots, the ongoing training program and the quality of equipment contributed to the marine safety effectiveness, quality and level of excellence, in which we take pride.

OCCURRENCE	**2001**	**2000**
Striking	0	2
Collision with embankment	0	2
Collision with port equipment	1	4
Collision with wharf	7	8
Collision with ship	2	4
Collision with bridge	2	0
Collision with buoy	2	1
Stranding	5	5
Other	3	0
Total	**22**	**26**

The Authority

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To achieve these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

1) establishment of compulsory pilotage areas;

2) prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;

3) prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;

4) prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Directors and Officers

Board of Directors

Jean-Claude Michaud
Chairman and Chief Executive Officer
4th from left in photo

Gilles Bélanger
President
The Shipping Federation of Canada
1st from left in photo

Clément Gaudreau
Lieutenant Colonel
retired
2nd from left in photo

Anne Carrier
President
Anne Carrier Architectes
3rd from left in photo

Gilles Denis
Pilot
Pilotes du St-Laurent central inc.
5th from left in photo

Jean-Louis Dufour
Pilot
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
6th from left in photo

Capt Rosaire Desgagnés
Director of Shipping
Groupe Desgagnés inc.
7th from left in photo

Corporate Secretariat and Officers

Guy P Major, LL.L
Corporate Secretary
8th from left in photo

Yvon Martel
Treasurer

Clément Deschênes
Director of Operations

STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and its regulations as well as the *Pilotage Act* and regulations and by-laws of the Authority and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee, composed of three directors who are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.

Jean Claude Michaud
Chairman

Yvon Martel
Treasurer

Montreal, Quebec
February 15, 2002

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 2001 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Richard Flageole, FCA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 15, 2002

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31, 2001

	2001	2000
Assets		
Current		
Accounts receivable	**$6,196,492**	$7,362,751
	6,196,492	7,362,751
Long term		
Trust account – contingency (Note 6)	**916,897**	434,000
Capital assets (Notes 4 and 5)	**2,685,863**	3,005,628
	3,602,760	3,439,628
Total assets	**$9,799,252**	$10,802,379
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	**$1,246,609**	$1,271,449
Current portion of bank loans (Note 5)	**432,000**	2,532,944
Accounts payable	**6,760,517**	7,319,074
	8,439,126	11,123,467
Long term		
Liability relating to a contingency (Note 6)	**916,897**	434,000
Provision for employee termination benefits	**817,005**	841,222
Bank loans (Note 5)	**1,674,266**	291,657
	3,408,168	1,566,879
Total liabilities	**11,847,294**	12,690,346
Equity of Canada		
Contributed capital	**2,479,154**	2,479,154
Deficit	**(4,527,196)**	(4,367,121)
	(2,048,042)	(1,887,967)
Total liabilities and Equity of Canada	**$9,799,252**	$10,802,379

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:

Chairman
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Member
GILLES BÉLANGER

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Deficit
for the year ended December 31, 2001

	2001	2000
Revenues		
Pilotage charges	**$41,069,115**	$41,153,631
Interest and other revenues	**45,608**	193,406
	41,114,723	41,347,037
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	**32,972,636**	33,741,018
Operating costs of pilot boats (Note 5)	**4,376,711**	4,391,844
Staff salaries and benefits	**2,302,056**	2,134,108
Professional and special services	**696,510**	486,922
Rentals	**228,791**	213,731
Financing costs	**123,153**	126,412
Transportation, travel and hospitality	**106,228**	94,594
Utilities, material and supplies	**94,428**	87,216
Communications	**68,493**	81,383
Maintenance	**42,784**	54,118
Other	**263,008**	305,469
	41,274,798	41,716,815
Loss for the year	**(160,075)**	(369,778)
Deficit, beginning of the year	**(4,367,121)**	(3,997,343)
Deficit, end of the year	**$(4,527,196)**	$(4,367,121)

The accompanying Notes are in integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31, 2001

	2001	2000
Operating activities		
Loss for the year	**$(160,075)**	$(369,778)
Non-cash items:		
Amortization	**433,055**	459,255
Increase (decrease) in the provision for employee termination benefits	**(24,217)**	18,298
	248,763	107,775
Decrease (increase) in accounts receivable	**1,166,259**	(953,577)
Increase (decrease) in accounts payable	**(558,557)**	593,782
	856,465	(252,020)
Investing activities		
Additions to capital assets	**(113,290)**	(133,223)
Financing activities		
Repayment on bank loans	**(718,335)**	(981,114)
Bank indebtedness		
Decrease (increase) for the year	**24,840**	(1,366,357)
Balance, beginning of the year	**(1,271,449)**	94,908
Balance, end of the year	**$(1,246,609)**	$(1,271,449)
Supplemental information		
Interest paid	**$246,201**	$263,722

The accompanying Notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 2001

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the Pilotage Act. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new Canada Marine Act assented to on June 11, 1998 (Bill C-9) that modified the Pilotage Act, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years and 20 years
Pilot boats	10 and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	5 years
Computer equipment	3 years and 5 years
Boarding facilities	15 and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

Pension plan

Employees participate in the Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Both employees and the Authority contribute to the cost of the Plan. This contribution represents the total pension obligation of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement. The Authority's current years pension expense is $371,674 ($259,063 in 2000). The employee contribution is $145,116 ($138,826 in 2000).

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Employee future benefits

The Authority is required to recognize certain non-pension post-employment benefits over the periods which employees rendered services to the Authority. Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 2001, the fair value of the bank loans is estimated at $2,136,723 ($2,845,233 on December 31, 2000) while the book value is $2,106,266 ($2,824,601 on December 31, 2000). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes of Financial Statements (continued)
December 31, 2001

4. Capital assets

	2001			2000		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Acumulated amortization	Net
Land	**9,300**	**--**	**9,300**	9,300	--	9,300
Buildings	**127,394**	**49,249**	**78,145**	128,284	43,677	84,607
Pilot Boats	**2,990,196**	**1,483,190**	**1,507,006**	2,927,980	1,328,742	1,599,238
Furniture and fixtures	**155,214**	**128,364**	**26,850**	155,682	124,602	31,080
Communications equipment	**111,739**	**85,320**	**26,419**	109,201	77,355	31,846
Computer equipment	**931,724**	**469,877**	**461,847**	908,445	308,273	600,172
Boarding facilities	**303,344**	**245,445**	**57,899**	303,344	237,156	66,188
Wharf improvements	**1,090,318**	**571,921**	**518,397**	1,090,318	507,121	583,197
	$5,719,229	**$3,033,366**	**$2,685,863**	$5,632,554	$2,626,926	$3,005,628

Amortization for the year is $433,055 ($459,255 in 2000).

5. Bank Loans

		2001	2000
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2008 and bears interest at a rate of 6.54%. The capital repayments are calculated based on a mortization period of 10 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of $1,439,205.		**$1,814,419**	$1,949,443
Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interest at a rate of 7.10%.		**291,847**	844,935
Loan to finance the cash deficit of the Year 1997 matures in 2001 and bears Interest at a rate of 5.9%.		**--**	30,223
		2,106,266	2,824,601
Less : current portion		**432,000**	2,532,944
		$1,674,266	$291,657
As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows :	2001	**--**	2,532,944
	2002	**432,000**	291,657
	2003	**149,409**	--
	2004	**159,478**	--
	2005	**170,227**	--
	2006 to 2008	**1,195,152**	--
		$2,106,266	$2,824,601

Interest expense in the amount of $132,584 ($145,696 in 2000) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats ".

6. Contingencies

In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

For one of these claims, one provider of the pilotage services contested the application of the pilotage regulations with respect to double pilotage for certain types of ships. The claim for pilot fees over the last four years is in the order of $1.5 million. The Authority has not recorded neither the pilot fees as an expense, nor any related revenues for the pilot charges which could possibly be recovered from the clients.

However, amounts were billed during the fiscal years 2000 and 2001 to the owners of relevant ships. This has resulted in the receipt of approximatively $0.9 million which are currently held in trust and are disclosed in the assets as "Trust account – contingency" as well as in the liabilities as "Liability relating to a contingency". A large portion of these restricted funds are invested in provincial government guaranteed bonds and bank acceptances issued by a Canadian chartered bank.

The final outcome of this claim cannot be determined at this time. It is the opinion of management that it will not result in any material liabilities to the Authority. The impact of a final decision will be recorded in the year where such a final decision will be rendered.

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

2002	185,251
2003	185,251
2004	30,875
	$401,377

During the year 2000, the Authority signed a contract for the lease of a pilot boat that was delivered in the spring of 2001. The lease contract has a seven-year term from May 2001 to April 2008. Monthly payments are of $29,121. The future minimum payments under this contract are as follows:

2002	349,455
2003	349,455
2004	349,455
2005	349,455
2006 to 2008	815,395
	$2,213,215

8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

9. Comparative figures

Certain of the 2000 comparative figures have been reclassified to conform to the current year's presentation.

Administration de pilotage des Laurentides

Canada

Rapport annuel 2001

Illustration de la couverture :

Reproduction tirée d'une photo illustrant le bateau-pilote Côte-Nord. Les services de ce bateau sont utilisés à la station de pilotage située à Les Escoumins (Québec).

Siège social :
715, square Victoria
6e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

Téléphone : (514) 283-6320
Télécopieur : (514) 496-2409
Courrier électronique : apl@apl.gc.ca

No de catalogue : TL1-2001
ISBN 0-662-66351-9

La présente publication est imprimée au Canada sur du papier recyclé.

TABLE DES MATIÈRES

2. **Message du président**

5. **Mission et revue de l'année**

9. **Orientation stratégique**

12. **Environnement économique**

14. **Perspective 2002**

16. **Rétrospective économique**

18. **État comparatif et statistiques**

19. **La sécurité et les événements maritimes**

20. **L'Administration**

21. **Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction**

22. **Section financière**

Message du président

L'Honorable David M. Collenette
C.P. Député
Ministre des Transports
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A ON7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2001.

RÉSULTAT : Le nombre d'affectations pour l'année 2001 a atteint 18 655 comparativement à 20 713 pour l'année 2000, soit une diminution de 10 %. La moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1997 à 2001 a été de 20 796.

En 2001, l'Administration a maintenu ses dépenses administratives et d'exploitation au plus bas niveau possible. Les revenus de l'Administration ont été de 41 114 723 $, soit une diminution de 232 314 $ résultant en une perte nette de 160 075 $ attribuable en grande partie à une diminution importante du trafic maritime et de la publication tardive du tarif applicable au 1er janvier 2001.

TARIFICATION : Le tarif qui prévoyait une augmentation de 4,2 % en 2001 et de 4,1 % en 2002 a fait l'objet d'opposition par certains membres de l'industrie maritime. À la suite d'audiences, une décision favorable fut rendue par l'Office des transports du Canada, accordant les augmentations tarifaires sollicitées ainsi que les modifications tarifaires demandées. Les augmentations ne furent adoptées par ordre en conseil que le 15 février 2001, accusant ainsi un retard de sept semaines dans l'application du tarif 2001.

Suite aux suggestions émises par l'Office des transports du Canada, le conseil d'administration de l'Administration a convenu de former un comité sur la révision des tarifs, aux fins de consulter l'industrie maritime au sujet des augmentations prévues pour les années 2003 et 2004 ainsi que

d'examiner la possibilité d'apporter des modifications innovatrices à la structure de la formule tarifaire actuellement en cours.

RÉGLEMENTATION : Suite au rapport sur les questions de pilotage demeurées en suspens, l'Administration publiait en juillet 2001 une proposition de modifications réglementaires dans la Gazette du Canada. Des avis d'opposition au projet furent déposés par les Corporations de pilotes. En conséquence, un enquêteur fut nommé en novembre dernier par Transports Canada aux fins de faire enquête et de remettre ses recommandations relativement au projet de modifications réglementaires.

IMPLANTATION DU SYSTÈME INFORMATIQUE : En mai 2001, l'entrepreneur fit la remise définitive du système. Au cours de la période dite de garantie, des retards et des erreurs se sont régulièrement répétés. En raison de nombreux problèmes et à l'insatisfaction des employés et suite également à diverses réunions entre l'Administration et le fournisseur pour tenter de rectifier la situation, l'Administration devra prochainement entreprendre des procédures en arbitrage tel que prévu aux termes de la convention signée en janvier 1999.

ÉTUDE DE GESTION DES RISQUES : Faisant suite aux exigences des recommandations émises par l'Office des transports du Canada en novembre 1999 dans le cadre de l'examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens, l'Administration débutait en avril 2001 une consultation auprès de l'industrie maritime aux fins de sonder leur opinion sur les priorités qu'ils souhaiteraient que l'Administration accorde aux différentes questions devant faire l'objet d'une évaluation de risques. Les préoccupations exprimées ont amené l'Administration à débuter en août 2001 une étude utilisant la « Méthode de gestion des risques de pilotage » afin de déterminer la validité des limites actuellement imposées à la taille, à la jauge et à la catégorie des navires canadiens assujettis au pilotage obligatoire dans les circonscriptions 1-1, 1 et 2.

NOUVEAUX MEMBRES DU CONSEIL : Au cours de l'exercice, le conseil a accueilli deux nouveaux membres. Monsieur Gilles Bélanger, président de la Fédération maritime du Canada et monsieur Jean-Louis Dufour, pilote du Bas St-Laurent. Je profite de l'occasion pour remercier les membres qui

ont quitté le conseil, en l'occurrence messieurs Jean Bouchard et Michael B. Milner pour leur apport et leur expérience nécessaire dans la poursuite de la mission de l'Administration.

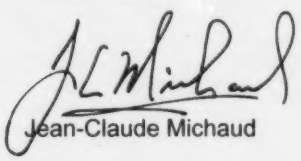
SÉCURITÉ : L'objectif premier de l'Administration, soit de rendre la navigation dans les eaux navigables qu'elle supervise des plus sécuritaires, a été atteint à un niveau sans précédent et dont tous les intervenants se doivent d'être fiers. Des efforts continus seront nécessaires de la part de tous afin de maintenir ce haut-niveau de performance.

NOUVEAU BATEAU-PILOTE : Au cours de l'exercice, l'Administration a commencé à opérer un nouveau bateau-pilote le « Côte-Nord». Ce bateau a remplacé le « Le Basque » devenu désuet pour accomplir la tâche exigée. Le « Côte-Nord » est un navire des plus modernes. Il est doté d'un équipement à la fine pointe de la technologie comme le « Charlevoix » acquis en 1996 et est un ajout important pour améliorer l'efficacité, la sécurité et la rapidité dans l'exécution de transbordements et ce, douze mois par année.

REMERCIEMENTS : Je remercie tous les employés de leurs efforts soutenus à satisfaire la qualité du service à la clientèle, les pilotes de leur professionnalisme, l'industrie maritime pour leur coopération et leur support, les agences gouvernementales et privées qui nous supportent dans l'exécution journalière de notre mission et les membres du conseil d'administration pour leur appui et leur travail ardu dans les comités de travail du conseil.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le président,



Jean-Claude Michaud

Montréal (Canada)
Le 15 février 2002

Mission et revue de l'année

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région.

Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour à l'année longue. Un centre d'affectation, situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre situé à Montréal est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Ces centres sont dotés d'un système informatique uniformisé.

Mission et revue de l'année

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année.

Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont : l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers

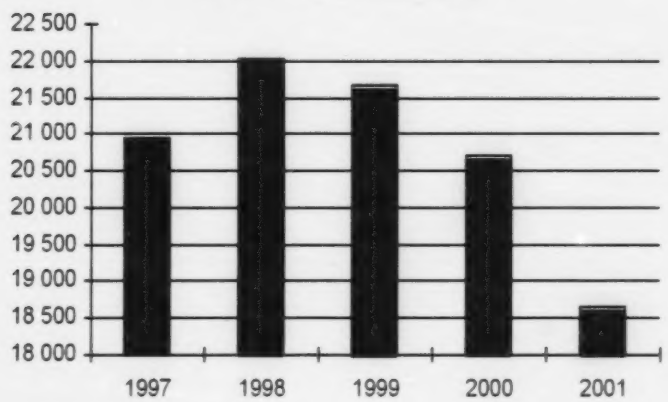
La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouverneur en conseil. Le président du conseil est également le président-directeur général de l'Administration.

Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la circonscription du port de Montréal sont des employés permaments de l'Administration et sont au nombre de 54. Les pilotes à contrat sont environ 195 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 30 et 50 candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. À cet égard, l'Administration, par un système basé sur l'expérience et les qualifications professionnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement des futurs pilotes. Les candidats ont, pour la plupart, suivi leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalent tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre.

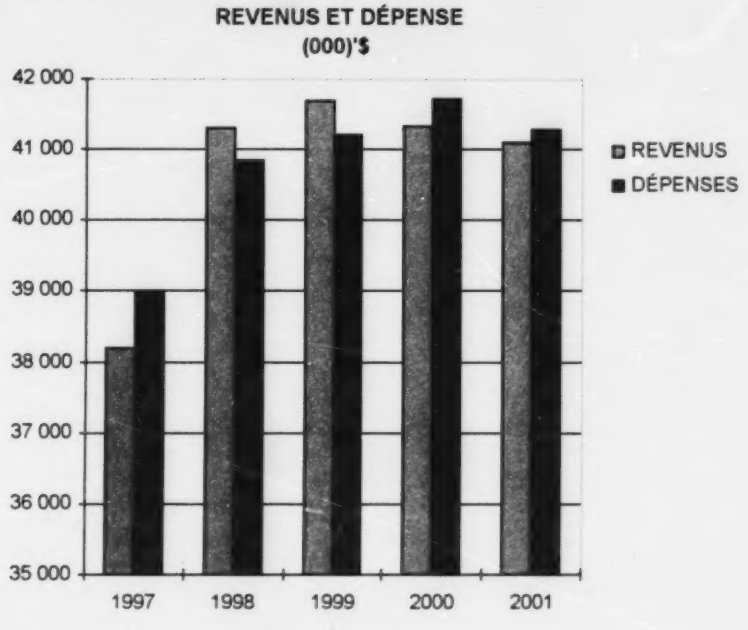
NOMBRE D'AFFECTATION



Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent a une incidence directe sur le nombre d'affectations des pilotes.

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploités par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

FINANCEMENT



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont permis de réduire les emprunts bancaires.

Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 était comblé par des crédits parlementaires. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus les recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds générés de son exploitation. Les déficits des années 2000 et 2001 ont été financés par le fonds de roulement et les emprunts bancaires courants.

Le solde de l'emprunt pour le financement du déficit de l'année 1996 est de 291 847 $ au 31 décembre 2001 et sera remboursé complètement en 2002.

Au cours de l'exercice, l'emprunt hypothécaire contracté en 1996 pour financer l'achat d'un bateau-pilote a été renégocié. Les conditions économiques et financières actuelles ont permis une réduction du taux qui était en vigueur au cours du premier terme de cet emprunt.

Un contrat de location pour une période de sept ans a été négocié pour l'utilisation d'un nouveau bateau-pilote qui a été mis en service au printemps 2001. On le voit ici en opération à Les Escoumins.

Orientation stratégique 2001

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
Autosuffisance financière	
- variation des revenus	- suite aux travaux du comité de travail formé pour réviser le tarif afin de le simplifier et de faire refléter l'état actuel des opérations de pilotage, un nouveau règlement tarifaire a été publié en 2000 prévoyant des augmentations de 4,2 % et 4,1 % respectivement pour les années 2001 et 2002. Des usagers ont soulevé des objections auprès de l'Office canadien des transports en regard de ce règlement tarifaire; - la Loi C-9 n'apporte pas les effets escomptés en matière d'autonomie financière, car il est impossible pour le gouvernement du Canada de rendre effectif les nouveaux tarifs 30 jours après leurs dates de publication tel que prévoit la loi. Le tarif pour l'an 2001 n'est entré en force que le 15 février 2001 bien qu'il ait été publié le 16 septembre 2000. Ce retard a privé l'Administration de revenus de l'ordre de 160 000 $; - la baisse du trafic de 10,0 % a eu un impact négatif sur le niveau des revenus.
- gestion efficace des coûts	- les coûts du service de la dette sont moindres, conséquence directe de la réduction des emprunts et de la baisse des taux d'intérêts; - les négociations de contrats de travail avec les pilotes employés qui effectuent le service dans le port de Montréal et avec un des groupes d'employés ne se sont pas terminés en 2001. Les négociations se poursuivent en 2002.
- mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation	- l'ancien système informatique d'affectation, de facturation et de rémunération a passé l'an 2000 avec succès. Ce système a été abandonné en juin 2000 et un nouveau système est maintenant utilisé. Ce nouveau système a été une source de nombreux problèmes affectant l'efficacité générale. Le système a été stabilisé au cours de la deuxième moitié de l'année 2001.

Orientation stratégique 2001

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
Maximiser l'efficacité du système de pilotage	
- minimiser le taux d'événements maritimes	- en l'an 2001, les affectations sans incident ont représenté moins de 1 % de l'ensemble des affectations; - la formation continue des pilotes s'est poursuivie. Des cours avec simulateur sont disponibles; - des enquêtes sur les incidents sont conduites et des rapports sont soumis à la direction pour évaluation et prises de décisions.
- offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs	- la mise au point des nouveaux systèmes informatiques d'affectation et de facturation a été initiée en 2001; - des consultations et de nombreux échanges ont eu lieu avec les utilisateurs au sujet de la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise.
- renouveller les immobilisations	- Un contrat pour la location d'un bateau-pilote de relève a été négocié. La construction de ce bateau-pilote a commencé en l'an 2000. Il a été livré et mis en service au printemps 2001.
Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage	
- mise à jour des règlements de l'Administration	- suite au travail du comité de révision des règlements, les règlements modifiés ont été envoyés à Ottawa et publiés en juillet 2001. Des avis d'opposition ont été déposés et Transports Canada a nommé un enquêteur.
- étudier le processus d'obtention de certificat de pilotage	- un programme de formation a été élaboré et commencera à être mis en application dès l'adoption des règlements.

Orientation stratégique 2001

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
Faire le suivi et mettre en place les recommandations du ministère des Transports	
- mise en application du système d'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité des services rendus	- le registre de la formation des pilotes, développé en collaboration avec les corporations de pilotes, sert d'outil d'évaluation des compétences acquises par les pilotes;
	- un rapport des plaintes et un rapport des navires retardés sont en vigueur et servent à évaluer la qualité des services.
- réviser le processus et les programmes pour l'obtention des certificats de pilotage	- le nouveau processus élaboré au cours des récentes années et qui comprend un programme de formation adapté sera mis en application d'un commun accord avec les parties concernées dès l'adoption du règlement.
- évaluer les besoins en matière de pilotage, les conditions qui y sont associées et les risques engendrés par les changements	- les différents intervenants ont décidé de débuter les travaux par l'étude concernant l'évaluation des besoins en matière de pilotage pour les navires canadiens.

Environnement économique

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office canadien des transports, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office canadien des transports. Le long processus de mise en application d'un nouveau tarif a parfois pour effet de priver l'Administration de certains revenus.

Dans l'éventualité d'une décision de l'Office national des transports non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes oeuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourraient survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Environnement économique

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
  Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

- La valeur du dollar canadien
  La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

- L'inflation et le taux d'intérêt
  Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

- La concurrence des autres modes de transport
  Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

- La concurrence des États-Unis
  Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

Environnement économique

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
		2001	%
1er	trimestre	3 592	19,2 %
2e	trimestre	4 715	25,3 %
3e	trimestre	4 918	26,4 %
4e	trimestre	5 430	29,1 %

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
  Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

  La valeur du dollar canadien
  La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

  L'inflation et le taux d'intérêt
  Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

  La concurrence des autres modes de transport
  Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

  La concurrence des États-Unis
  Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

Perspective 2002

Au cours de l'année 2002, la structure organisationnelle sera modifiée. En effet, les fonctions de président-directeur général seront réparties entre un président du conseil d'administration et un président et premier dirigeant.

Certaines des recommandations émises par le ministère des Transports seront réalisées en 2002, tout en maintenant un niveau de sécurité élevé. L'autonomie financière demeure toujours une préoccupation et un défi constant.

SYSTÈME INFORMATIQUE

L'Administration a mis beaucoup d'efforts et de ressources dans le maintien de son système informatique actuel d'affectation et de facturation des services de pilotage. Afin de continuer à maintenir un service de qualité et pouvoir améliorer ce dernier tout en minimisant les coûts au maximum, un nouveau système sera implanté à l'automne 2002.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer 2002 avec un léger profit. Il faudra cependant demeurer vigilant, car en tenant compte des baisses de trafic des deux dernières années, des remboursements de la dette et des déboursés pour l'acquisition d'immobilisations, l'Administration pourrait terminer l'an 2002 avec un déficit du fonds de trésorerie qui sera financé par emprunt bancaire.

Un nouveau tarif des droits de pilotage comprenant une augmentation de 4,1 % est entré en vigueur le 1er janvier 2002. Les augmentations des années futures seront déterminées au cours des prochains mois et suivront le processus prévu par la loi.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des récentes années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan d'entreprise prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets. Le taux de roulement du personnel permanent est négligeable permettant ainsi de conserver le savoir-faire de ce personnel au sein de l'Administration.

Deux contrats de travail ont pris fin en 2001. Celui avec les pilotes employés oeuvrant dans le port de Montréal s'est terminé le 31 décembre 2001, alors que celui avec les employés répartiteurs, les employés de bureau ainsi que les matelots s'est terminé le 30 juin 2001. Des négociations ont eu lieu en 2001 et continueront d'avoir lieu en 2002 jusqu'à la reconduction de ces contrats de travail.

INTERNET

RÉSEAU INTERNET	**apl@apl.gc.ca**
	Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet. Un site WEB sera mis en service en 2002 et sera une source d'information pour l'utilisateur et le public en général. www.pilotagestlaurent.gc.ca

Rétrospective économique

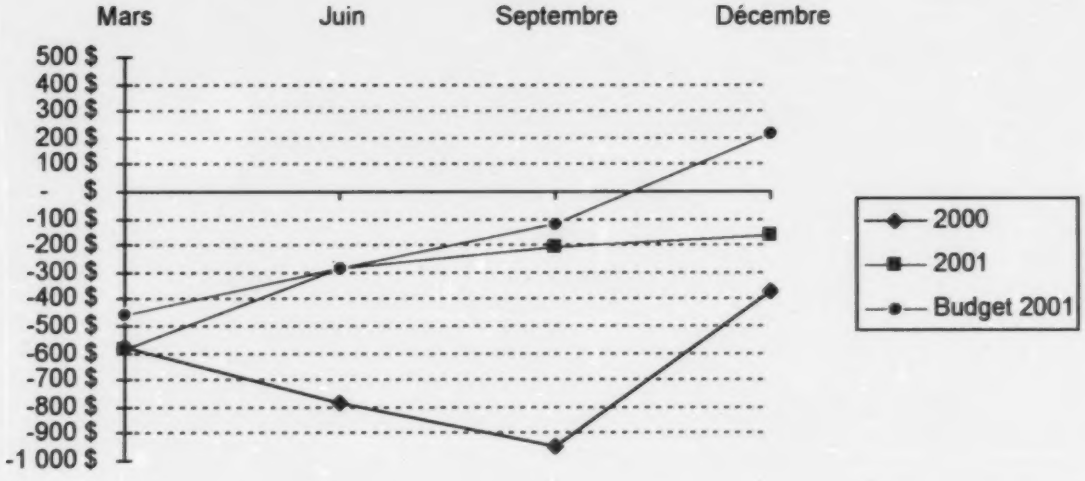
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 2001.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 2001, l'Administration a enregistré une perte nette de 160 075 $, comparativement à une perte nette de 369 778 $ pour 2000, soit une variation favorable de 209 703 $. Quant au budget de 2001, il prévoyait une profit net de 215 000 $. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 2001 n'ont pas permis à l'Administration d'atteindre l'autonomie financière, principalement dû à la baisse du trafic de 10 % et au retard dans l'application du tarif 2001.

Le solde des emprunts bancaires a été réduit, car les remboursements se sont effectués à même les fonds générés par l'exploitation de la société. L'emprunt pour le financement du déficit de l'année 1997 a été complètement remboursé en 2001.

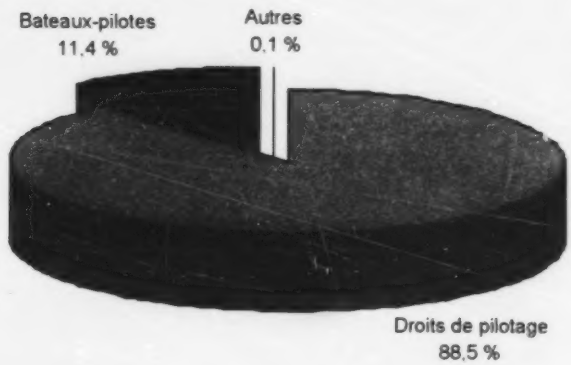
État comparatif des résultats au 31 décembre 2001
($000)



Rétrospective économique

Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 4,2 %, est entrée en vigueur le 15 février 2001. Le trafic maritime a diminué de 10 % en 2001 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 2000. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet de diminuer les revenus de l'ordre de 232 314 $.

REVENUS 2001



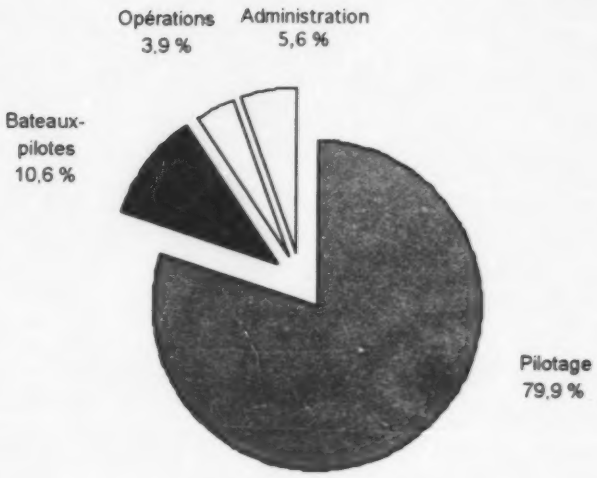
Les revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes sont également influencés par le trafic ainsi que par les augmentations des montants facturés aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service rendu par l'Administration avec ses bateaux-pilotes ainsi que le coût des services contractés auprès des entreprises privées, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

DÉPENSES

La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.

Les dépenses administratives ont enregistré une augmentation reflétant l'augmentation de la masse salariale, l'amortissement du nouveau système informatique et les coûts relatifs à son maintien.

DÉPENSES 2001



Etat comparatif et statistique

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	2001	2000	1999	1998	1997
Revenus					
Droits de pilotage	**36 379 $**	36 479 $	36 814 $	36 298 $	33 654 $
Bateaux-pilotes	**4 691**	4 675	4 833	4 932	4 442
Autres	**45**	193	42	81	89
TOTAL	**41 115**	41 347	41 689	41 311	38 185
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	**32 973**	33 741	33 566	33 086	31 946
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 377**	4 392	4 285	4 479	4 081
Opération et administration	**3 925**	3 584	3 362	3 282	2 992
TOTAL	**41 275**	41 717	41 213	40 847	39 019
Profit (perte) net	**(160)$**	(370)$	476 $	464 $	(834)$
Fonds de roulement	**(2 243)$**	(3 761)$	(1 202)$	(664)$	(918)$
Ressources humaines					
Direction	**3**	3	3	3	3
Administration	**12**	12	12	10	10
Affectations	**18**	18	17	17	16
Employés de navire	**12**	12	12	12	12
Pilotes employés	**9**	8	8	8	8
Pilotes entrepreneurs (brevets actifs – années personnes)	**177**	173	176	174	167
Statistiques					
Nombre d'affectations	**18 655**	20 713	21 654	22 018	20 941
Nombre d'évènements maritimes*	**22**	26	22	29	26
Détenteurs de certificats de pilotage	**7**	7	7	6	5

*Compilation de tous les évènements maritimes rapportés avec ou sans dommages

La sécurité et les événements maritimes

La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des utilisateurs.

Au cours de 2001, aucun accident majeur causé par une défaillance du système de pilotage n'a été déploré. Certains événements maritimes tels qu'abordage de quai ou d'autres équipements portuaires ont été rapportés et consignés. Le nombre d'événements représente moins de 1 % de l'ensemble des missions de pilotage durant l'année. La compétence des pilotes, le programme de formation continue et la qualité des équipements sont tributaires de l'efficacité, de la qualité et du degré d'excellence de la sécurité maritime dont nous sommes fiers.

ÉVÈNEMENTS	**2001**	**2000**
Talonnage	0	2
Abordage avec la berge	0	2
Abordage avec des équipements portuaires	1	4
Abordage avec le quai	7	8
Abordage avec un navire	2	4
Abordage avec un pont	2	0
Abordage avec une bouée	2	1
Échouement	5	5
Autres	3	0
Total	**22**	**26**

L'administration

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction

Conseil d'administration

Jean-Claude Michaud
Président du conseil et chef de la direction
4e à gauche sur la photo

Gilles Bélanger
Président
Fédération maritime du Canada
1er à gauche sur la photo

Clément Gaudreau
Lieutenant colonel
retraité
2e à gauche sur la photo

Anne Carrier
Présidente
Anne Carrier Architectes
3e à gauche sur la photo

Gilles Denis
Pilote
Pilote du St-Laurent central inc.
5e à gauche sur la photo

Jean-Louis Dufour
Pilote
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
6e à gauche sur la photo

Capt. Rosaire Desgagnés
Directeur de l'arrmement
Groupe Desgagnés inc.
7e à gauche sur la photo

Secrétariat corporatif et direction

Guy P. Major, LL.L
Secrétaire corporatif
8e à gauche sur la photo

Yvon Martel
Trésorier

Clément Deschênes
Directeur à l'exploitation

EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir la certitude raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle de ses éléments d'actif, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de ses règlements, de la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues du Canada, la vérification des états financiers de l'Administration.

Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité de vérification s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.

Jean-Claude Michaud
Président

Yvon Martel
Trésorier

Montréal, Québec
Le 15 février 2002

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2001 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 15 février 2002

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan
au 31 décembre 2001

	2001	2000
Actif		
À court terme		
Débiteurs	**6 196 492 $**	7 362 751 $
	6 196 492	7 362 751
À long terme		
Compte en fidéicommis – éventualité (note 6)	**916 897**	434 000
Immobilisations (notes 4 et 5)	**2 685 863**	3 005 628
	3 602 760	3 439 628
Total de l'actif	**9 799 252 $**	10 802 379 $
Passif		
À court terme		
Dette bancaire	**1 246 609 $**	1 271 449 $
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 5)	**432 000**	2 532 944
Créditeurs	**6 760 517**	7 319 074
	8 439 126	11 123 467
À long terme		
Passif relié à une éventualité (note 6)	**916 897**	434 000
Provision pour prestations de cessation d'emploi	**817 005**	841 222
Emprunts bancaires (note 5)	**1 674 266**	291 657
	3 408 168	1 566 879
Total du passif	**11 847 294**	12 690 346
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**2 479 154**	2 479 154
Deficit	**(4 527 196)**	(4 367 121)
	(2 048 042)	(1 887 967)
Total du passif et de l'avoir du Canada	**9 799 252 $**	10 802 379 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par l'Administration :

Le président,
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre,
GILLES BÉLANGER

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des résultats et du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

	2001	2000
Revenus		
Droit de pilotage	**41 069 115 $**	41 153 631 $
Intérêts et autres revenus	**45 608**	193 406
	41 114 723	41 347 037
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	**32 972 636**	33 741 018
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	**4 376 711**	4 391 844
Salaires et avantages du personnel	**2 302 056**	2 134 108
Services professionnels et spéciaux	**696 510**	486 922
Loyers	**228 791**	213 731
Frais financiers	**123 153**	126 412
Transports, déplacements et frais d'accueil	**106 228**	94 594
Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements	**94 428**	87 216
Communications	**68 493**	81 383
Entretien	**42 784**	54 118
Autres dépenses	**263 008**	305 469
	41 274 798	41 716 815
Perte nette pour l'exercice	**(160 075)**	(369 778)
Déficit au début de l'exercice	**(4 367 121)**	(3 997 343)
Déficit à la fin de l'exercice	**(4 527 196)$**	(4 367 121)$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2001

	2001	2000
Activités d'exploitation		
Perte nette pour l'exercice	**(160 075)$**	(369 778)$
Éléments hors-caisse :		
Amortissement	**433 055**	459 255
Augmentation (diminution) de la provision pour prestations de cessation d'emploi	**(24 217)**	18 298
	248 763	107 775
Diminution (augmentation) des débiteurs	**1 166 259**	(953 577)
Augmentation (diminution) des créditeurs	**(558 557)**	593 782
	856 465	(252 020)
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	**(113 290)**	(133 223)
Activités de financement		
Remboursement sur emprunts bancaires	**(718 335)**	(981 114)
Dette bancaire		
Diminution (augmentation) de l'exercice	**24 840**	(1 366 357)
Solde au début de l'exercice	**(1 271 449)**	94 908
Solde à la fin de l'exercice	**(1 246 609)$**	(1 271 449)$
Information supplémentaire		
Intérêts payés	**246 201 $**	263 722 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2001

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer. En vertu de la nouvelle Loi maritime du Canada sanctionnée le 11 juin 1998 (Loi C-9) et qui a pour effet de modifier la Loi sur le pilotage, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. L'Administration n'est pas un agent de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans et 20 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	5 ans
Matériel informatique	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quai	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisées à titre de capital d'apport.

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de retraite administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent le coût du régime. Cette contribution représente le total des obligations de l'Administration. Les contributions, pour services courants et pour services antérieurs admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services antérieurs est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite. La charge de retraite de l'exercice de l'Administration est de 371 674 $ (259 063 $ en 2000). La cotisation versée par les employés est de 145 116 $ (138 826 $ en 2000).

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Avantages sociaux futurs

L'Administration est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. À la cessation de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les éléments d'actif et de passif présentés et sur la présentation d'éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les transactions reliées aux débiteurs et aux créditeurs sont encourues dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapprochent de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 2001, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 2 136 723 $ (2 845 233 $ au 31 décembre 2000), alors que la valeur aux livres est de 2 106 266 $ (2 824 601 $ au 31 décembre 2000). L'estimé est basé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2001

4. Immobilisations

	2001			2000		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	**9 300**	**--**	**9 300**	9 300	--	9 300
Bâtiments	**127 394**	**49 249**	**78 145**	128 284	43 677	84 607
Bateaux-pilotes	**2 990 196**	**1 483 190**	**1 507 006**	2 927 980	1 328 742	1 599 238
Mobilier et agencement	**155 214**	**128 364**	**26 850**	155 682	124 602	31 080
Matériel de communication	**111 739**	**85 320**	**26 419**	109 201	77 355	31 846
Matériel informatique	**931 724**	**469 877**	**461 847**	908 445	308 273	600 172
Installations d'embarquement	**303 344**	**245 445**	**57 899**	303 344	237 156	66 188
Améliorations à un quai	**1 090 318**	**571 921**	**518 397**	1 090 318	507 121	583 197
	5 719 229 $	**3 033 366 $**	**2 685 863 $**	5 632 554 $	2 626 926 $	3 005 628 $

L'amortissement pour l'exercice est de 433 055 $ (459 255 $ en 2000).

5. Emprunts bancaires

	2001	2000
Emprunt pour financer l'acquisition d'un bateau-pilote échéant en 2008, portant intérêt au taux de 6,54 % dont les remboursements de capital sont calculés sur une base d'amortissement de 10 ans, garanti par une hypothèque maritime de premier rang sur un bateau-pilote d'une valeur nette comptable de 1 439 205 $.	**1 814 419 $**	1 949 443 $
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1996 échéant en 2002 et portant intérêt au taux de 7,10 %.	**291 847**	844 935
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1997 échéant en 2001 et portant intérêt au taux de 5,9 %.	**--**	30 223
	2 106 266	2 824 601
Moins : tranche échéant à moins de un an	**432 000**	2 532 944
	1 674 266 $	291 657 $

Au 31 décembre, les versements sur le capital de ces emprunts au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

2001	--	2 532 944
2002	**432 000**	291 657
2003	**149 409**	--
2004	**159 478**	--
2005	**170 227**	--
2006 à 2008	**1 195 152**	--
	2 106 266 $	2 824 601 $

Les frais d'intérêts de 132 584 $ (145 696 $ en 2000) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste « coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

Dans le cadre de l'une de ces poursuites, l'un des fournisseurs du service de pilotage conteste l'application du règlement sur le pilotage en matière de double pilotage sur certains types de navires. La réclamation des honoraires des pilotes portent sur les quatre dernières années et est de l'ordre de 1,5 millions de dollars. L'Administration n'a pas comptabilisé comme dépenses ces honoraires aux pilotes, ni comme revenus y relatifs, les droits de pilotage qu'elle pourrait possiblement recouvrer de ses clients. Par prudence, des sommes ont été facturées durant les exercices 2000 et 2001 aux propriétaires des navires pertinents. Ainsi, des sommes d'environ 0,9 million de dollars sont détenues en fidéicommis et présentées à l'actif comme « Compte en fidéicommis – éventualité » et au passif comme « Passif relié à une éventualité ». Une grande partie de ces fonds affectés sont investis dans des obligations garanties par un gouvernement provincial et dans des acceptations bancaires d'une banque à charte canadienne.

L'issue finale de cette réclamation ne peut être déterminée pour le moment. La direction est d'avis que l'Administration ne subira pas de perte importante. Les effets d'une décision finale seront pris en compte dans l'exercice où elle sera rendue.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2002	185 251
2003	185 251
2004	30 875
	401 377 $

Au cours de l'année 2000, l'Administration a signé un contrat pour la location d'un bateau-pilote qui a été livré au printemps 2001. Le contrat de location est d'une durée de sept ans de mai 2001 à avril 2008. Les mensualités sont de 29 121 $. Les engagements minimums exigibles en vertu de ce contrat sont les suivants :

2002	349 455
2003	349 455
2004	349 455
2005	349 455
2006 à 2008	815 395
	2 213 215 $

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

9. Chiffres correspondants

Certains chiffres de 2000 ont été reclassés, de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.